

Козирєва Н. В., канд. філос. наук, ст. викладач,
Дорогавцев Д. О., студент факультету
транспортних систем та технологій
*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова, Україна*

ТРАМВАЙ У ЛАНДШАФТНІЙ СТРУКТУРІ УРБАНІЗОВАНИХ ТЕРИТОРІЙ

Історію людства можна розглядати крізь призму розвитку транспорту, оскільки він суттєво впливає на усі сфери людського життя. Швидкість переміщення в просторі – одна з найважливіших характеристик цивілізації.

Міський транспорт має особливий онтологічний статус, специфічні функції, закономірності розвитку, функціонування та водночас складність і важливість транспортних проблем, а тому заслуговує на філософське осмислення. Проте найголовніше – міський транспорт принципово змінює духовний світ людини, світосприйняття, світовідчуття і світорозуміння, змінює ціннісний каркас культури, змінює стосунки між людьми.

Роль різних видів пасажирського міського транспорту в загальній транспортній роботі мегаполісу досить вагома, але підвищений інтерес у нас викликають особливості розвитку трамвайного транспорту та його перспективи.

Багато великих міст України сьогодні в цілому або частково відмовилися від трамвая, мотивуючи це дорожнечою, архаїчністю і незручностями, які створює трамвай вуличному рухові. Отже, чи потрібен він сучасному місту, чи відмовляються від використання трамваїв в інших країнах світу?

Останнє покоління трамваїв із високотехнологічними, комфортними вагонами, абсолютно безпечними й безшумними можна зустріти на вулицях Берліна, Франкфурта, Кельна і безлічі інших міст Німеччини.

Після майже півстолітньої перерви на рейки вийшов міжнародний трамвай у Швейцарії, що перевозить пасажирів із курортного міста Базеля до Франції, збираючи на цьому маршруті бажаючих в Німеччині.

У Цюріху, фінансовій столиці країни, трамвай став домінуючим видом транспорту: 63 % пасажирських перевезень всередині міста здійснюються саме трамваями. Те ж саме стосується й Женеви. У цьому місті трамвай щодня перевозить близько 30 % пасажирів. Швейцарська влада стимулює інтерес населення до використання цього екологічно бездоганного виду транспорту: спеціальні місячні проїзні квитки дають право на безкоштовні пересадки, а студентські та туристичні квитки передбачають значні знижки.

На території Греції електричний трамвай з'явився порівняно пізно, лише в кінці 1920 рр., вирішуючи транспортні проблеми Афін аж до 1964 р., коли тодішня влада країни відмовилася від трамвайного сполучення через дорожнечу прокладки нових і підтримки в робочому стані старих ліній.

Відродився афінський трамвай лише через 44 роки, напередодні Олімпійських ігор. Відразу після закриття ігор влада була вражена економічним ефектом: транспорт, що багато років вважався збитковим, несподівано для самих організаторів виявився не лише самоокупним, але й прибутковим [5].

Одна з версій походження терміну «трамвай» – англ. *tram* (вагон, вагонетка) і *way* (шлях) – вагонетка для перевезення вугілля на шахтах Великобританії. Згодом назву «трамвай» отримує специфічний вид вуличного та частково вуличного рейкового громадського транспорту для перевезення пасажирів заданими маршрутами (зазвичай електропотягом), який використовувався переважно в містах.

Трамвай у місті Харкові має давню історію [1]. На початку 80-х років XIX ст. Харків стає помітним промисловим центром. У місті з'являються машинобудівні заводи Шиманського (згодом «Червоний Жовтень»), Гельферих-Саде (згодом «Серп і молот»), Дітмара (згодом «Світло шахтаря»); було побудовано паровозобудівний завод (нині завод ім. Малишева), кахельний завод Бергенгейма; почали діяти декілька механічних підприємств. Будівництво залізниць відкрило шлях для товарних і пасажирських поїздів (Київ, Миколаїв, Севастополь, Москва, Ростов, Балашов). Харків поступово перетворювався у великий залізничний вузол.

Динамічно зростало й населення міста: якщо в 1850 р. в ньому проживало 42 тис. осіб, то в 1897 р. – в чотири рази більше. Приріст був, головним чином, за рахунок збільшення числа робітників промислових підприємств. У цілому, в 1889 р. у Харкові діяло вже 259 фабрик і заводів, на яких працювало понад 11,5 тисячі робітників [4].

Отже, проблема внутрішнього міського транспорту в Харкові набуває певної гостроти. Єдиним громадським транспортом в той час були візники. Втім, їх можна було знайти лише на центральних вулицях – усі «біржі» візників (т. зв. «стоянки» візників) було зосереджено в центрі міста. Місто розросталося і транспортне сполучення центру з околицями рік від року ставало все важчим. Відтак, цілком природно виникає ідея про будівництво кінно-залізної дороги – єдиного на той час дешевого типу громадських екіпажів. Ця ідея починає втілюватися на початку 80-х років XIX століття.

У 1881 р. у Харківську міську думу було подано три проекти кінної залізниці – Олександрівського товариства кінно-залізних доріг (Петербург), підприємства «Толмачов і Ко» та французьких підприємців П.-К. Бонні і Е. Отле. Перші два проекти міська дума відхилила: у досвідченості будівельників Олександрівського товариства члени комісії не мали сумніву, але вимоги щодо права власності на майбутню кінну залізницю і встановлення диференційованих тарифів за проїзд вважали серйозною перешкодою на шляху укладання контракту. Проект другого конкурсанта взагалі був визнаний непрактичним. Що стосується пропозиції будівельників Одеської кінної залізниці П.-К. Бонні і Е. Отле, то єдиним її недоліком комісія визнала занадто довгий термін концесії.

31 травня 1882 р. було укладено контракт із французькими громадянами П.-К. Бонні і Е. Отле про будівництво ними кінно-залізної дороги для пасажирського й товарного руху протяжністю 17,5 верст. Плату за проїзд було визначено в розмірі 5 копійок із пасажира на всьому протязі шляху з додатковою платою 2 копійки в разі пересадки на іншу лінію (згодом управління конки погодилося відмовитися від додаткової плати при пересадці). Концесія на виняткове право облаштування і експлуатацію кінно-залізних доріг у місті була надана підприємцям на 42 роки, тобто до 1924 року. Через 20 років, з часу відкриття руху, місто отримувало право участі в прибутках у вигляді 1 % з валового доходу, а через 25 р. – 2 %. За 4 роки після відкриття руху підприємці зобов'язалися побудувати за власний кошт на річці Лопань замість дерев'яного залізний міст. Після закінчення терміну концесії все майно кінно-залізної дороги мало надійти у власність міста, а для забезпечення вчасної здачі дороги в міську власність підприємці зобов'язувалися внести місту протягом терміну концесії капітал в 40000 рублів, який мав повернутися підприємцям зі здачею в експлуатацію дороги. П.-К. Бонні і Е. Отле було надано право утворити компанію або акціонерне товариство для експлуатації дороги, а місто зберегло за собою право викупу дороги через 15 років (усе це нагадує приклад взаємовигідного «державно-приватного партнерства»). Однак контракт з П.-К. Бонні і Е. Отле виявився для міста певною мірою невдалим. Влаштувати побічні чи поперечні лінії або передати право на їх облаштування іншим особам місто не могло. Підприємці ж обмежилися лише проведенням двох головних ліній (від вокзалу до Кінного ринку й від Ветеринарного інституту на Сумській вулиці до Москалівки) та невеликої додаткової лінії (вул. Старомосковська) [там же].

Екіпажем конки була невелика крита платформа на колесах, поставлена на рейки. Вагон вміщував двадцять пасажирів. Від дощу і сонячних променів захищав легкий дах на стійках. З бічних сторін влаштовувалися поздовжні підніжки (піднімалися пасажири, пересувався кондуктор). На зиму встановлювалися легкі стіни з вікнами. Швидкість конки не перевищувала шести верст на годину. Кінний трамвай працював у середньому 14–15 годин на добу: з 7:00 до 23:00 влітку (до 22:00 взимку) [там же].

Рух електричного трамваю у Харкові було відкрито 3 липня 1906 р. дванадцятьма моторними вагонами виробництва MAN по вузькоколійному (1000 мм) одноколійному маршруту з вісьмома роз'їздами протяжністю 3,8 км. Паралельно з ним у першій половині 20-х рр. діяла й конка. Вагони кінного трамваю експлуатувалися до кінця 20-х рр. ХХ ст. – через нестачу рухомого складу вони використовувалися як причіпні вагони до електричного трамваю. Але у зв'язку з переходом наприкінці 20-х рр. усіх трамвайних ліній на широку колію, вузькоколійні вагони колишнього кінного трамваю було списано остаточно.

Так закінчилася історія першого в Харкові громадського транспорту, який проіснував близько чотирьох десятиліть.

Харківський трамвай тривалий час експлуатувався комунальним

підприємством «Міськелектротранс» (ХКП «Міськелектротранс», ХКП «МЕТ»). 15 серпня 2011 р. відбувся поділ ХКП «Міськелектротранс», внаслідок чого вагони перейшли до КП «Жовтнєве трамвайне депо», КП «Салтівське трамвайне депо»; колії та контактна мережа – до КП «Міськелектротранссервіс»; організацією руху опікується КП «Харківпас».

Сьогодні трамвай, що вважається екологічно чистим і безшумним видом транспорту, стає істинної панацеєю у вирішенні проблем загазованості й пробок у великих містах. Хочеться вірити, що у майбутньому цей вид транспорту розвиватиметься в Україні, оскільки він є екологічним, дешевим і зручним для громадян. До того ж, Україна здатна сьогодні власноруч виробляти сучасні високотехнологічні трамваї [6].

ЛІТЕРАТУРА

1. Вітченко В. І. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, тролейбус (До 100-річчя Харківського трамваю) / В. І.Вітченко, В.Ю.Іващенко. – Х., 2006. – 98 с.
2. Гольц Г. А. О философии транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа:<http://www.rada.dp.ua/innovat/transport/dosvid/1.html>
3. Козирєва Н. В. «Людина міста»: антропоморфізм твору Миколи Хвильового «Лілюлі» / Н. В. Козирєва // Місто. Культура. Цивілізація: Матеріали IV міжнар. наук.-теор. інтернет-конф., квітень 2014 р. / Харк. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Х. : ХНУМГ, 2014. – С. 79–85.
4. Трамвай. Конка. [Электронный ресурс]. – Режим доступа :<http://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>
5. Трамваи мира. В каких странах популярны трамваи? – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://chemodan.com.ua/articles/2010/03/278.html>
6. Український трамвай: історія та факти. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:http://ua.igotoworld.com/ua/article/564_ukrajinskii-tramvai-istorija-ta-fakti.htm
7. Хвильовий М.«Лілюлі» / М.Хвильовий // Твори: У 2-х т. – К.: Дніпро. – Т.1. – 1991. – С. 357–379.

Колесник А. В., Ключко О. В., студенти факультету економіки і менеджменті

Наук. кер. – **Касинюк Л. А.,** доц.
*Харківський національний університет
будівництва та архітектури, Україна*

БУДІВЕЛЬНИЙ ПІДРЯД І ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ БУДІВЕЛЬНИХ НОРМ І ПРАВИЛ

Будівельний підряд – це договір, згідно з яким підрядник зобов’язується збудувати і здати у встановлений строк об’єкт або виконати інші будівельні роботи відповідно до проектно-кошторисної документації, а замовник зобов’язується надати підрядникові будівельний майданчик (фронт робіт), передати затверджену проектно-кошторисну документацію, якщо цей обов’язок не покладається на підрядника, прийняти об’єкт або закінчені